

С фактором более полного изучения мира и повышения уровня индивидуальных доходов ожидается усиление тенденции к более длительным круизам, что и подтверждается расширением азиатского и тихоокеанского сегментов.

Особо следует обратить внимание важнейшую особенность круизного бизнеса — это формирование принципа кумулятивного эффекта. Устойчивость результатов развития любого сегмента отрасли проявляется в течение достаточно длительного периода времени, что и позволяет не требовать высокой текущей нормы прибыли. В этом аспекте круизный регион формируется не работой одной судоходной компании или порта, не менее значимое положение занимают институциональные государственные организации. Все европейские страны используют средства государственного бюджета для общесистемных решений в продвижении всех видов туристической деятельности, особенно связанной с потоком инвестиций.

Литература

1. Примачев Н. Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве / Н.Т. Примачев, Н.Н. Примачева. — Одесса: Феникс, 2006. — 360 с.
2. Голубкова И. А. Экономический механизм развития круизного судоходства Украины: монография / И.А. Голубкова. — Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2011. — 424с.
3. Axel Schulz. Kreuzfahrten und Schiffsverkehr im Tourismus / Axel Schulz, Josef Auer. — Oldenbourg: Verlag, 2010. — 399 p.

Задерей А. Е.,
аспирант,

Одесская национальная морская академия

КЛАССИФИКАЦИЯ РИСКОВ В СИСТЕМЕ РИСК-МЕНЕДЖМЕНТА СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ

На современном этапе развития экономики проблема идентификации, классификации, оценки и учета рисков судоходных компаний имеет существенное теоретическое и прикладное значение как важная составная часть теории и практики управления антикризисными технологиями.

Развитие рыночных отношений в судоходном бизнесе обусловило обострение конкуренции, принятие решений в условиях нео-

пределенности и риска, что вызвало научный интерес к вопросам исследования устойчивой деятельности судоходных компаний.

Исследование научных работ, посвященных проблемам риска, показало, что существует множество различных, иногда противоречивых определений риска. При этом выявлено, что основными его свойствами являются направленность на будущий период; вероятность получения как положительного, так и отрицательного результата; связь с основными показателями деятельности компаний.

Деятельность судоходной компании связана с множеством различных рисков. Научно обоснованная классификация позволяет определить место каждого риска в общей системе и обеспечить эффективное управление ими. Как показывает опыт, управление рисками способно предотвратить кризисные явления, снизить их негативные последствия, оздоровить экономику предприятий, повысить их конкурентоспособность.

Управление риском представляет собой не что иное, как процесс, который в свою очередь не является одномоментным актом, а, следовательно, должен быть «встроен» в общий процесс принятия управленческих решений. На процесс принятия управленческих решений оказывают влияние случайные события, следовательно, управление риском напрямую связано с неопределенностью внешней среды. Управленческие решения принимаются исходя из минимизации негативного воздействия случайных событий. Решения по минимизации риска принимаются в случае, если результаты деятельности не соответствуют намеченной цели, т.е. тогда когда проявляется неблагоприятное влияние, вызванное случайными событиями.

Научно-обоснованная классификация рисков является тем основным этапом в системе риск-менеджмента компании, который позволяет четко определить место каждого риска в общей системе и создает возможность для эффективного применения соответствующих методов и приемов управления рисками, поскольку каждому риску соответствуют свои методы и инструментарий управления.

В зависимости от целей исследования на практике и в научной литературе используются различные классификации. При разработке классификации рисков судоходной компании необходимо учитывать, что данная компания относится к сфере транспорта, обладающей специфическими чертами и особенностями функци-

онирования, а также тот факт, что классификация рисков является не отдельным элементом, а основным элементом общей системы риск-менеджмента судоходной компании, и, следовательно, должна четко вписываться в общую систему управления риском и менеджмент компании в целом.

Наиболее адекватной и зарекомендовавшей себя системой управления компанией является система BSC (сбалансированная система показателей). Многие судоходные компании находятся на начальной стадии разработки индивидуальных систем управления, основанных на принципах BSC. Однако классическая BSC не подразумевает отдельного учета фактора риска, что является ее бесспорным недостатком. При разработке индивидуальной BSC судоходной компании необходима интеграция факторов риска в систему управления с целью рассмотрения экономического потенциала компании в сочетании с риск-потенциалом и его влиянием на достижение стратегических целей компании. Интегрированная система риск-менеджмента и BSC, без сомнения, является более предпочтительным вариантом для эффективного руководства компаний по сравнению с изолированным существованием в компании как риск-менеджмента, так и BSC.

Риски судоходных компаний, возникающие вследствие деятельности компании внутри страны и за ее пределами, являются политические, законодательные, рыночные, коммерческие риски, а также риски изменения валютного курса и инфляционный риск.

Особенностями судоходных компаний, влияющими на внутреннюю среду компании и порождающими соответствующие риски, являются высокая капиталоемкость, сезонность работы, низкорентабельная и высококонкурентная деятельность, потребление услуги (собственно перевозки) в момент ее производства. Зачастую отнести риск к тому или иному признаку задача не из легких, риск может находиться на грани нескольких классификационных признаков.

Определено место рисков, связанных с человеческим фактором. Человеческий фактор с учетом целей исследования определен как совокупность духовных и физических способностей и возможностей человека по приему, обработке информации и принятию решений в экстремальных условиях.

На аварийность судов оказывают значительное влияние управленческие риски, связанные с управлением персоналом в

целом, а классификация рисков, связанных с человеческим фактором, позволяет идентифицировать, анализировать эти риски и в комплексе с другими мероприятиями существенно снижать их негативное влияние на результаты деятельности судоходной компании. Анализ существующих методов и подходов к оценке рисков, связанных с человеческим фактором позволяет выявить их достоинства и недостатки и обосновать приемлемые пути решения и предвидения данных рисков.

Литература

1. Примачев Н. Т. Эффективность развития морской транспортной индустрии: монография / Н.Т. Примачев, Н.Н. Примачева. — Одесса: ОНМА, 2011. — 374 с.
2. Шапкин А. С. Экономические и финансовые риски. Оценка, управление, портфель инвестиций / А. С. Шапкин, В. А. Шапкин. — 8-е изд. -М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2011. — 544 с.
3. Эллиотт М. У. Основы финансирования риска / М. У. Эллиотт; пер. с англ. и науч. ред. И. Б. Котлововского. — М.: Инфра-М, 2007 — 138 с.

Горенська О. А.,

*студентка 5 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

РОЛЬ ПРЯМИХ ІНВЕСТИЦІЙ В СФЕРІ МОРСЬКОГО БІЗНЕСУ

Прямі іноземні інвестиції є найбільш затребуваною формою капіталовкладень для економік, що розвиваються, так як вона дозволяє реалізовувати великі проекти, в країну надходять нові технології, нові практики корпоративного управління. За даними статистики України в 2012 р. головними країнами-джерелами інвестицій стали Кіпр (14,522 млрд. дол.), Німеччина (7,404 млрд. дол.), Нідерланди (4,949 млрд. дол.) та Росія (3,653 млрд. дол.). Основний приплив прямих іноземних інвестицій припадає на фінансовий сектор (770 млн. дол. США) і металургію [4].

Враховуючи географічне положення нашої країни, порти для економіки нашої держави є також значущим активом. На міжнародній конференції «ABC: Ukraine & Partners», що проходила в Києві було визначено, що мінімальна сума інвестицій на реалізацію задуманих проектів повинна становити в найближчі 3-4 роки в